

# Construire la ville à partir de ses espaces publics

Ajaccio, 13 mai 2019





























# POUR DES ESPACES PUBLICS ORDINAIRES DE QUALITÉ



POINTS  
FNAU  
2





Le laboureur et ses enfants  
*illustration de Gustave Doré*



Sept thèmes :

L'armature urbaine des espaces ordinaires

La ville apaisée ordinaire

Les voiries principales ordinaires

Les points de connexion ordinaires

La nature ordinaire

L'eau ordinaire dans la ville

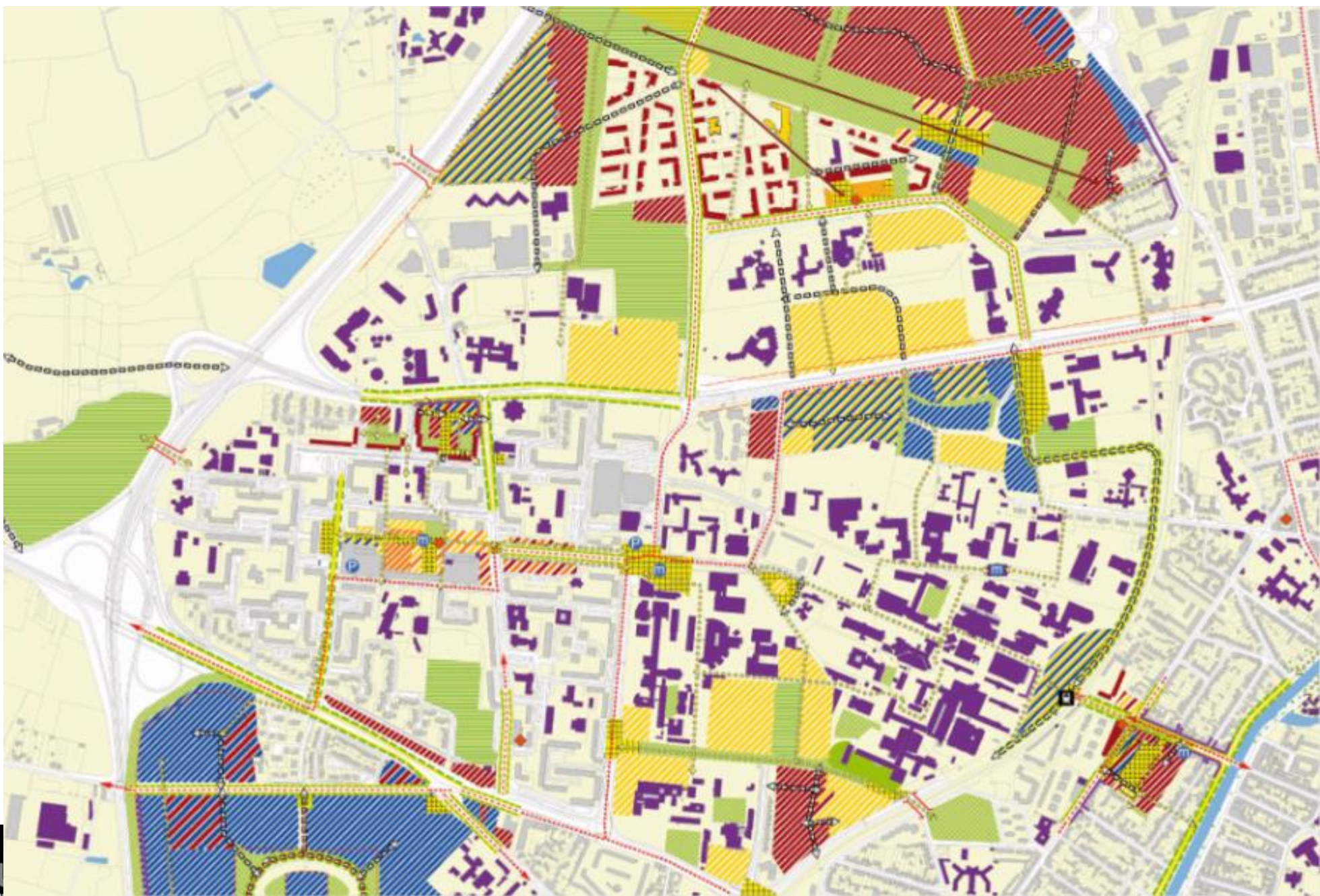
La modularité ordinaire



# L'armature urbaine des espaces ordinaires Rennes / Passerelle piétonne









# La ville apaisée ordinaire Nantes / rue Barillerie





# Les voiries principales ordinaires Nantes / Route de Vannes





# Les points de connexion ordinaires Bordeaux / place Victoire





La nature ordinaire  
Gradignan / communauté urbaine de Bordeaux





L'eau ordinaire dans la ville  
Parc de Beauregard / Rennes



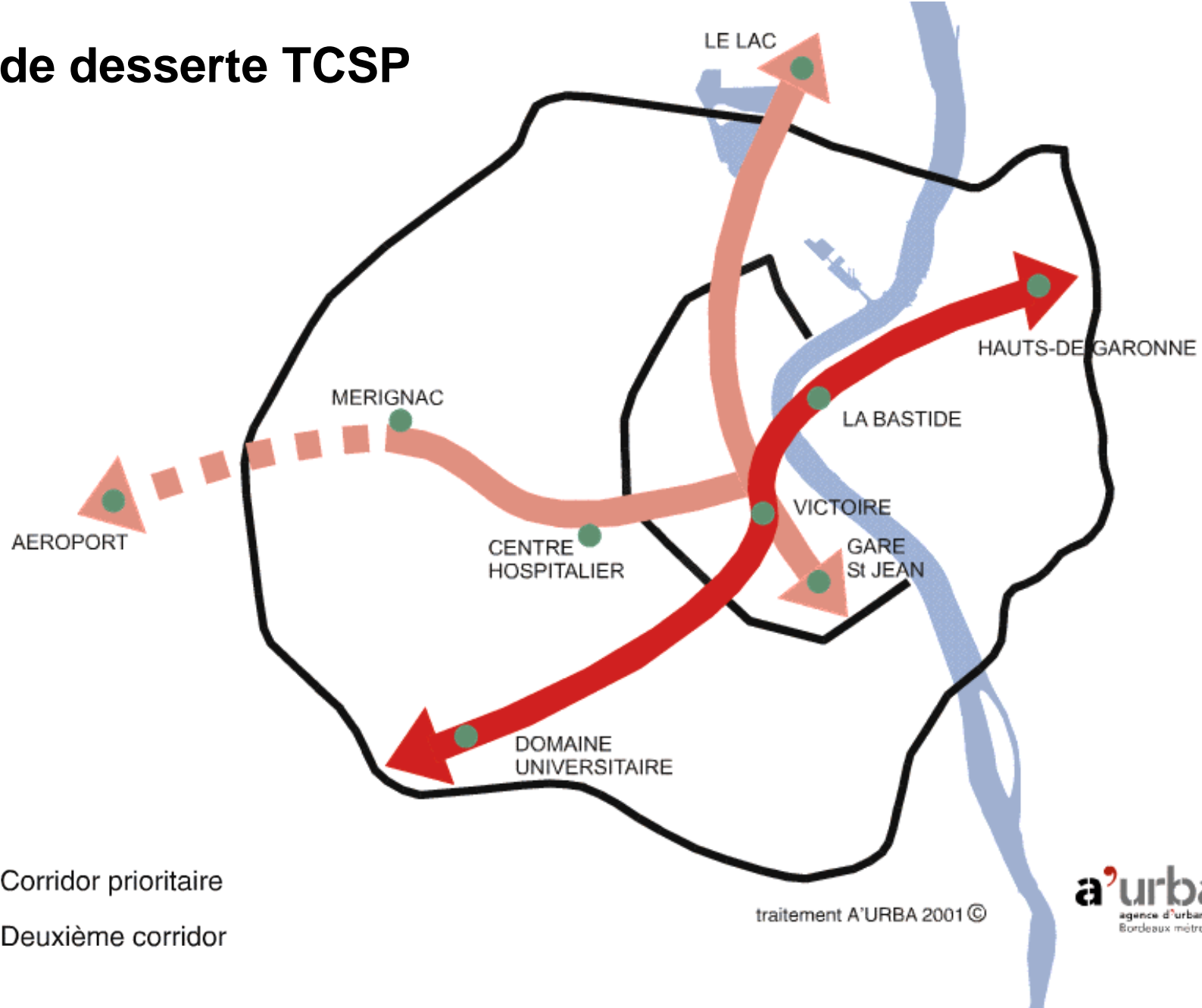




# La modularité ordinaire Cour Leytère/ Bordeaux





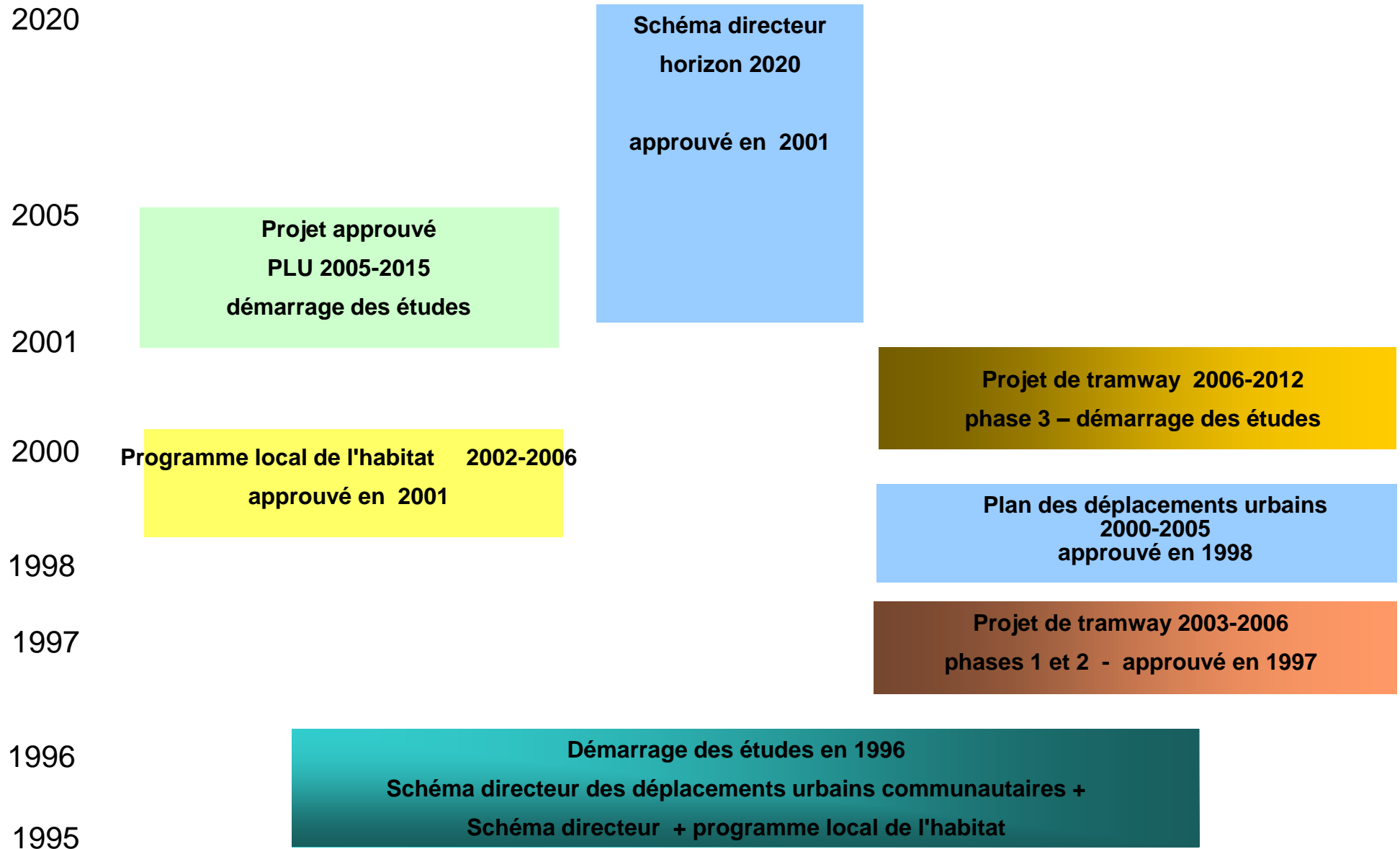
# Corridors de desserte TCSP



-  Corridor prioritaire
-  Deuxième corridor



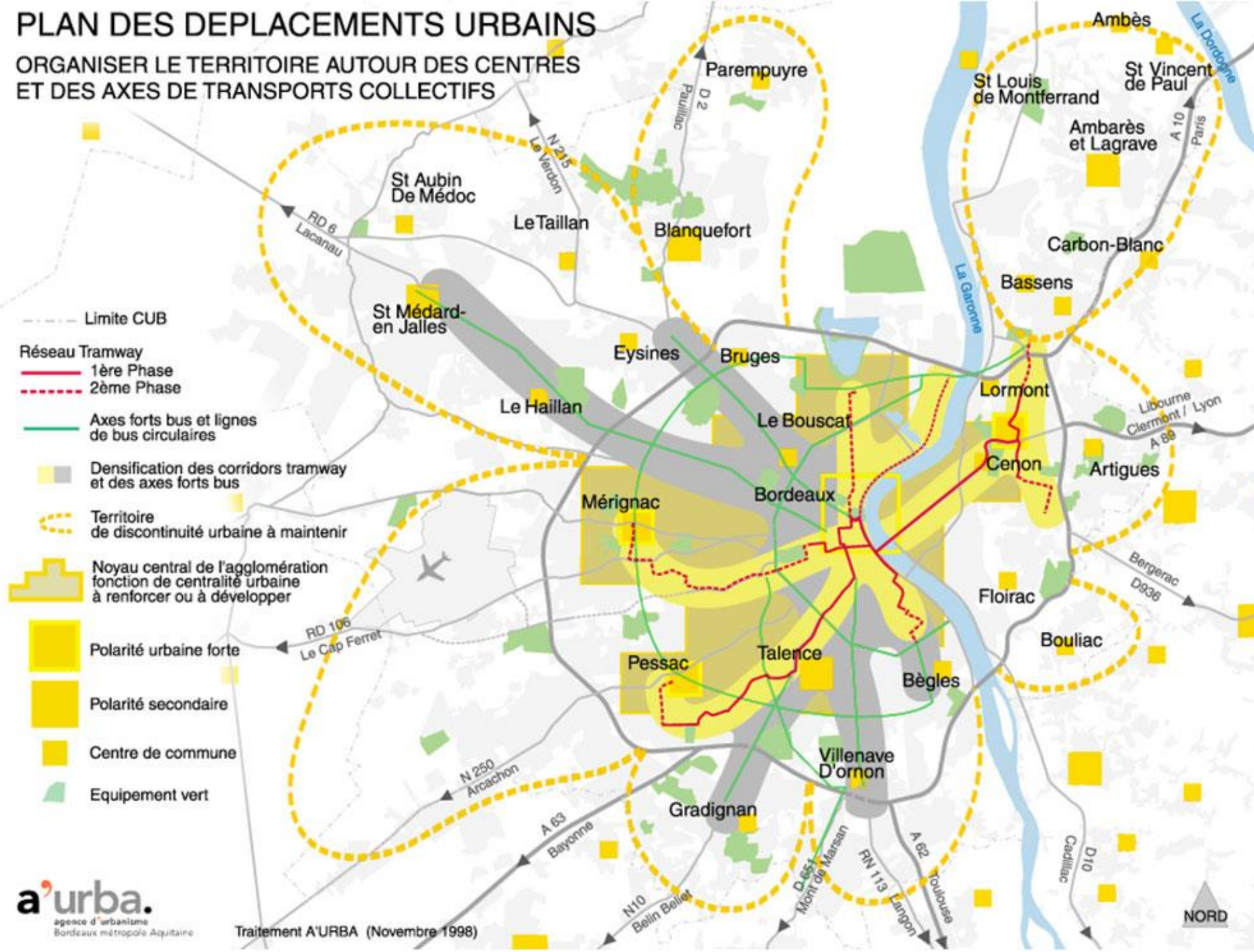
# Un projet urbain d'agglomération...





# PLAN DES DEPLACEMENTS URBAINS

ORGANISER LE TERRITOIRE AUTOUR DES CENTRES ET DES AXES DE TRANSPORTS COLLECTIFS



**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

Traitement A'URBA (Novembre 1998)

**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

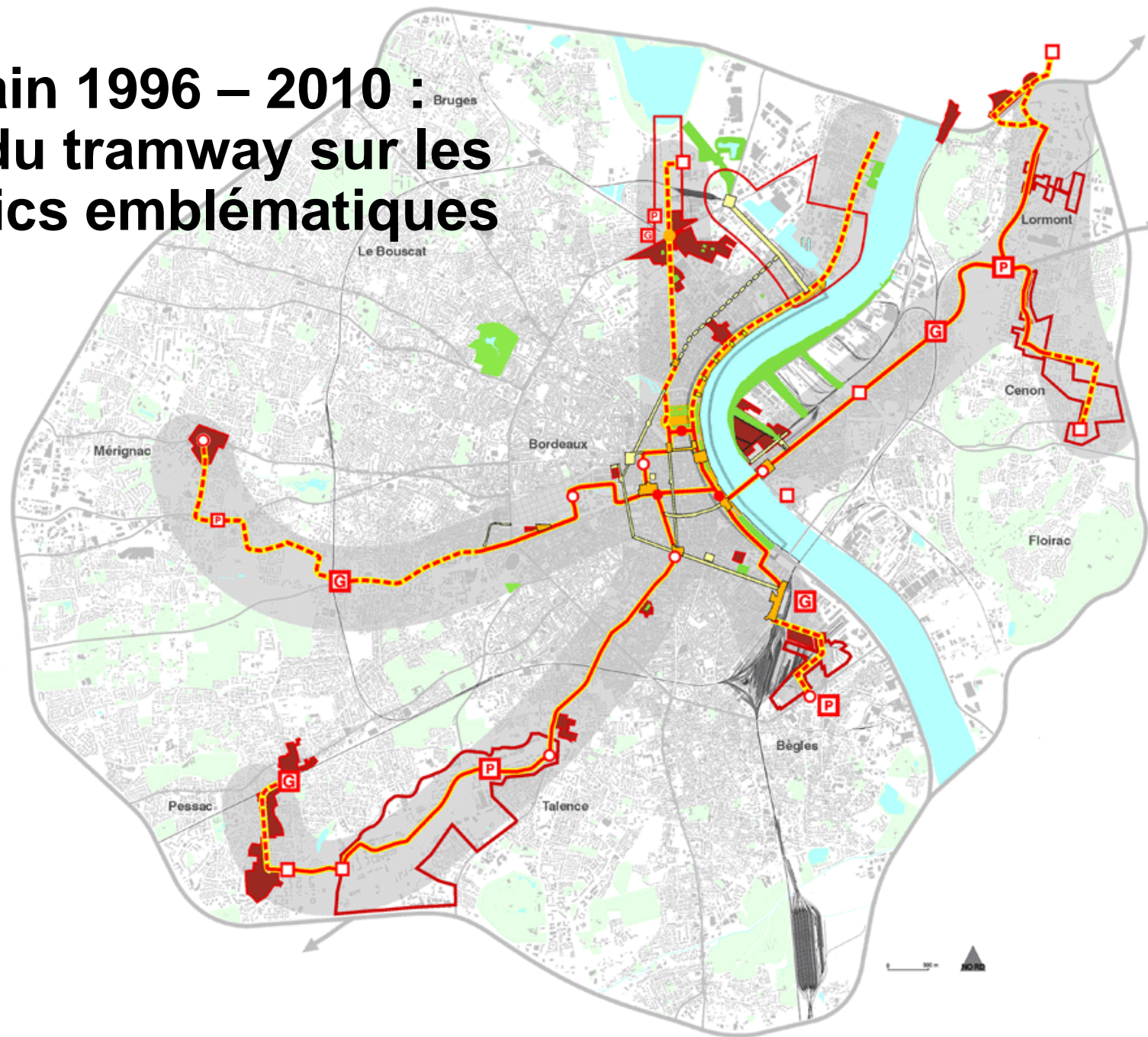
Changer de modèle de mobilité





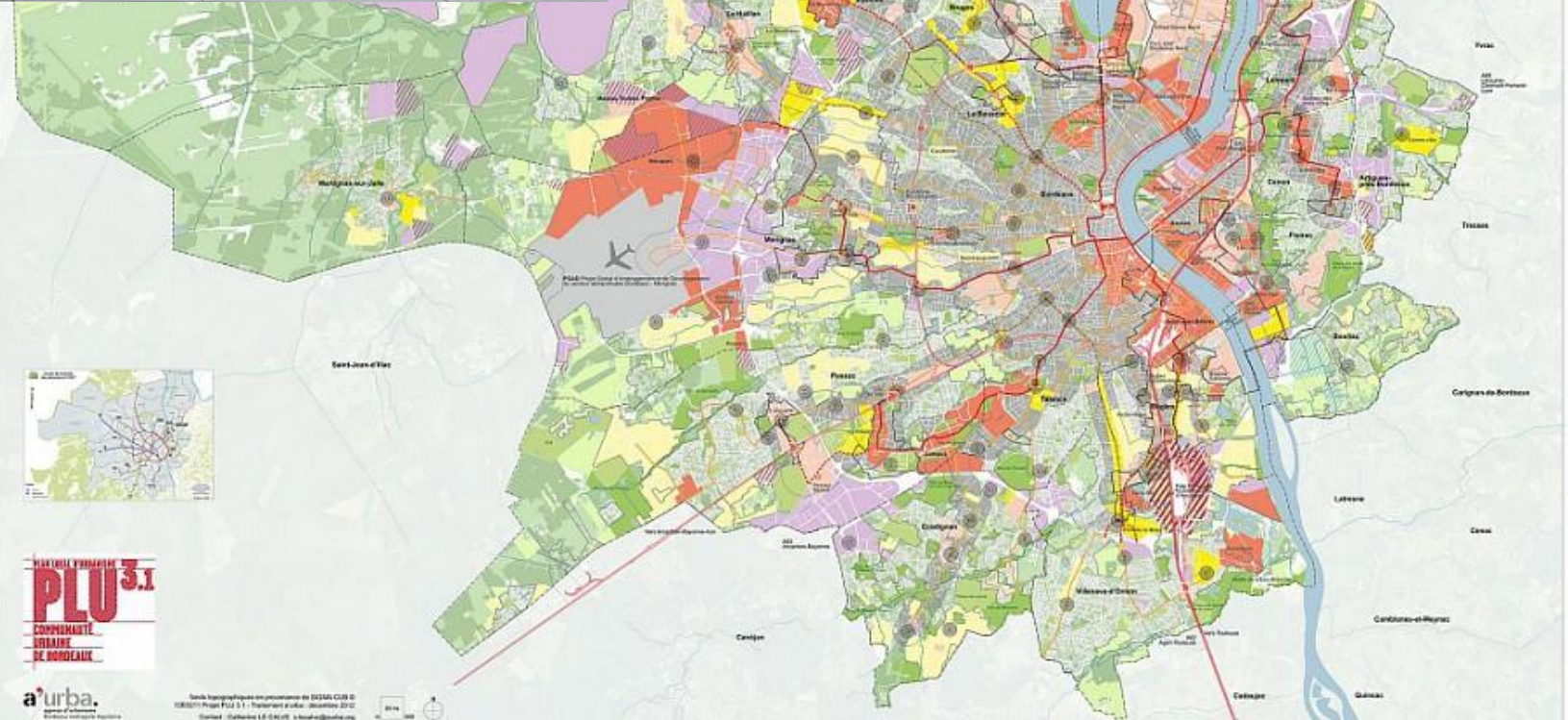
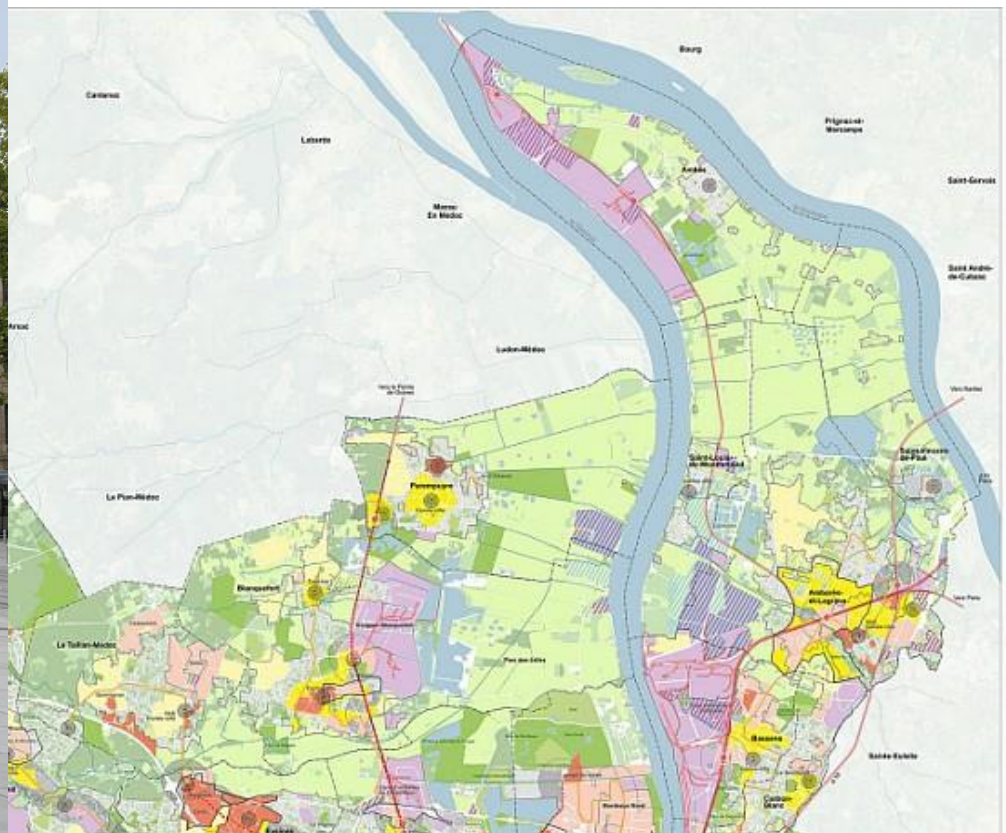
# Le projet urbain 1996 – 2010 : L'effet levier du tramway sur les espaces publics emblématiques

- Projets en cours de réalisation ou secteur d'étude**
- ZAC à dominante habitat
  - périmètre d'étude ou de prise en considération
- Espaces verts et espaces publics**
- projet en cours de réalisation ou à l'étude
  - projets d'espaces publics liés au tramway
  - autres projets d'espace public
  - réseau de tramway 1<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> phase, aménagement des espaces publics associés
- Lieux d'intermodalité**
- station de correspondance
  - pôle d'échange tram / bus
- Autres pôles d'échange**
- transport en commun urbain / vp
  - P parcs relais en superstructure
  - G transport en commun urbain / réseaux ferrés





1



PLU 3.1  
COMMUNAUTÉ  
URBAINE  
DE BORDEAUX

a'urba.

Service géographique en partenariat de l'URBA 3.1 © 2011  
URBA 3.1 - Document d'urbanisme - Décembre 2010  
Contact : Catherine LE GALLIC - c.legallic@bordeaux.fr



a'urba.  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



1







M. et C. Corajoud / P. Gangnet / A. Debarre, L. Duplantier / L. Fachard







# Place Pey-Berland



Francisco Mangado / atelier d'architecture King Kong



# Evolution des modalités d'aménagement des espaces publics



## Fiche action n° 19 Intégrer la démarche de programme dans le processus d'aménagement

### Objectif de référence

- **Les 5 sens** : Une métropole solidaire, stimulante, sobre, sensible et singulière
- **Les orientations** : Un espace public confortable répondant avec souplesse à la multiplicité des usages et évolutif ; au juste coût par rapport au lieu, faisant une utilisation économe de l'espace ; adapté à la situation locale et au contexte urbain, dans une cohérence d'agglomération ; contemporain, traduisant les orientations du projet métropolitain ; gérable dans le temps.
- **Une évolution des méthodes** : Un programme adapté à chaque lieu et concerté
- **Une évolution de l'organisation** : Des jeux de rôle précisés, des acteurs responsables, un lieu ressource de mise en commun des programmes, un lieu de décision
- **Une évolution des principes d'aménagement**
- **Des instruments de cohérence** : les programmes et les projets

### Description de l'action

Le programme exprime la commande de la maîtrise d'ouvrage en fonction des attentes et de l'état des lieux. Il ancre un projet dans son contexte urbain, technique ou par exemple en terme d'usages et assure la cohérence avec les politiques d'agglomération. Il doit être adapté à l'échelle de l'opération et génère de ce fait un travail d'analyse plus ou moins important dont le corpus sera restitué avec ses contradictions au groupe ressource et éventuellement au comité espaces publics pour arbitrage.

### Recueillir les attentes

**1. Des élus** : thèmes et objectifs prioritaires, niveau d'intervention souhaité, budget, ambiance attendue, etc. Ce recueil sera réalisé par le chef de projet au cours d'une rencontre avec les élus concernés.

**2. De la population** : les usages, les problèmes, les besoins, les envies, etc. Ces attentes seront recueillies, en fonction de l'importance du projet, par des contacts de terrains, par la sollicitation d'associations ou par des réunions publiques. La responsabilité en incombera au chef de projet assisté des services communaux ou communautaires si besoin.

**3. Des services communautaires** : la gestion future, l'état du patrimoine, les modes d'entretien à intégrer, les budgets envisageables, les préconisations concernant les matériaux, les plantations, les orientations liées aux politiques générales. Le chef de projet recueillera cette matière par écrit à partir d'une liste préalable.

**4. Des partenaires** : leurs besoins, leurs projets, etc. Il peut s'agir d'acteurs institutionnels ou non comme les écoles, les permissionnaires de réseaux, la police, TBC, etc. Le chef de projet les sollicitera par écrit (sur la même base que les services communautaires).

**Pour les projets simples, le recueil de l'ensemble de ces attentes peut se faire par une réunion sur site à laquelle ont été conviés tous les acteurs.**

### La connaissance du contexte du lieu

**1. L'état des lieux urbain du site** : En fonction de l'échelle de l'opération, tout ou partie des éléments suivants : le rôle du site dans la ville, à l'échelle du quartier, les pratiques, les ambiances, les usages, les analyses architecturales et paysagères, le commerce et son fonctionnement, les nuisances environnementales, les projets à venir aux alentours.

**Selon l'importance de l'opération cet état des lieux pourra aller d'une simple visite de terrain à une analyse approfondie mobilisant l'ensemble des directions concernées.**

**2. Les données techniques** : C'est l'état des lieux fonctionnel.

- Les réseaux
- Le stationnement, la circulation, les transports en commun, etc.
- Le fonctionnement : livraisons, entrées charretières, accès pompiers, place handicapés, etc.
- Le végétal, les sols, les mobiliers, etc.
- Le foncier.

### La construction de la commande

**1. Les orientations d'aménagement, le budget** : De l'état des lieux, le chef de projet fera émerger une analyse des atouts et des faiblesses. Elle donnera lieu, après étude des contradictions émergeant du recueil des attentes, à des propositions quant à ce qui doit être transformé, changé, au niveau d'intervention nécessaire. Le cas échéant, plusieurs hypothèses pourront être étudiées lors d'une étude préalable, explicitant pour les élus les solutions possibles, le niveau de changement et ses conditions, les budgets induits et les calendriers. L'étude préalable est une aide à la décision sur le programme, pas encore un projet. C'est à ce stade que l'arbitrage des élus pourra s'exercer dans le cadre du comité espaces publics.

**2. Les calendriers** : Ils sont fondamentaux puisqu'ils donnent le cadre temporel dans lequel chaque acteur ou partenaire du projet doit agir en fonction de sa propre logique ou responsabilité, dans le cadre du temps collectif qu'est celui du projet.

### Finalisation et validation

Un document-programme synthétisant attentes, connaissance du contexte et commande est établi et soumis à l'avis du groupe ressource et à la validation du comité espaces publics.

### Livrable

Un document-programme pour chaque site à transformer.

### Qui fait quoi

- L'élaboration du programme est de la responsabilité du chef de projet en lien avec les acteurs de la communauté ou de la ville pour les attentes et l'état des lieux.
- Le suivi de l'élaboration du programme est réalisé par le groupe ressource, les arbitrages sont rendus par le comité espaces publics.

### Calendrier (à finaliser)

Dès le début 2013 pour les opérations test

### contact

Communauté urbaine de Bordeaux  
Esplanade Charles-de-Gaulle  
33076 Bordeaux Cedex

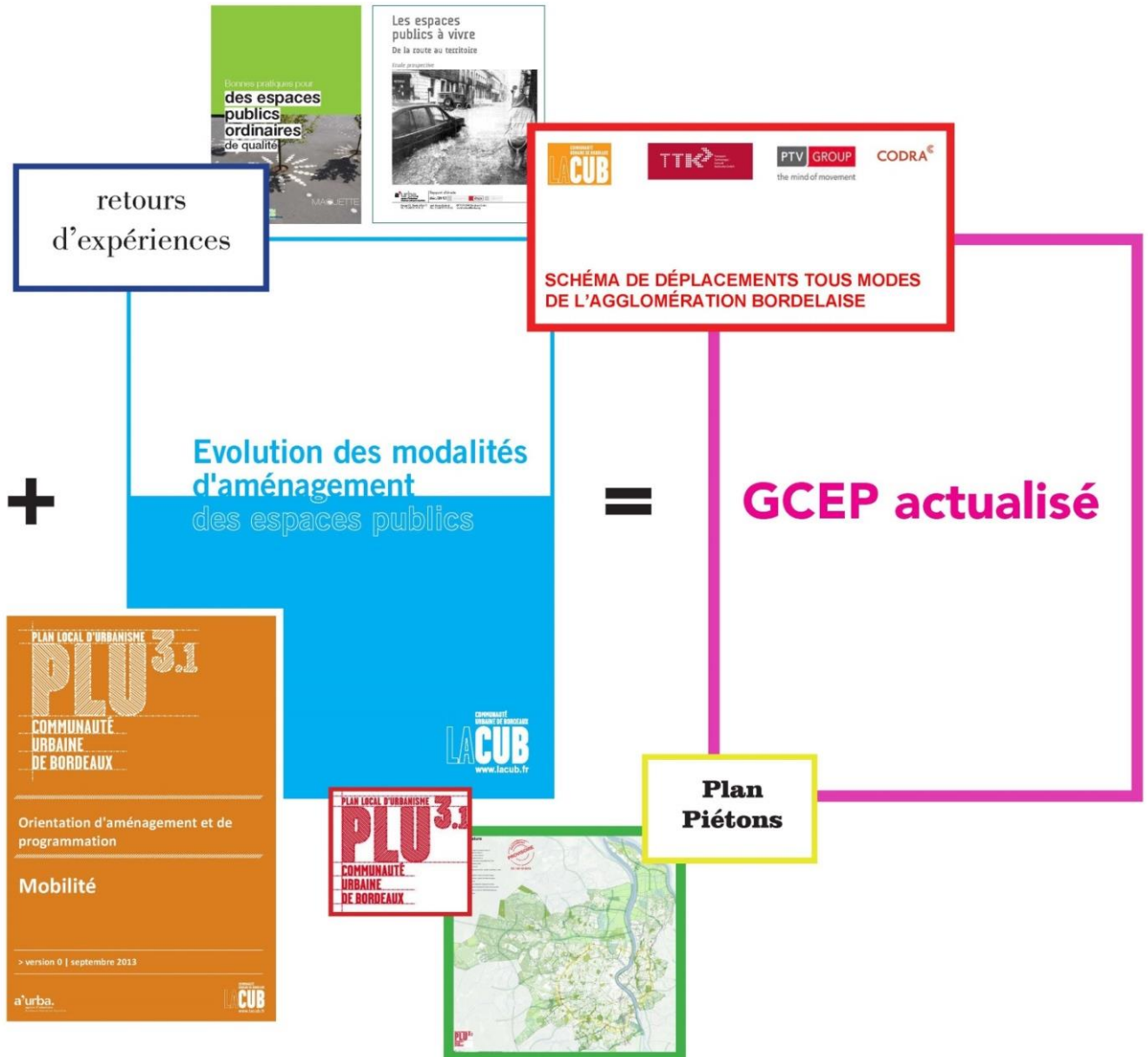
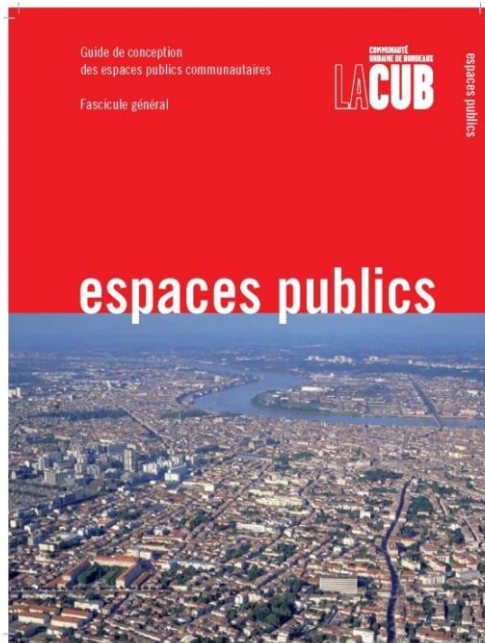
pôle de la Proximité  
direction de la Voirie  
service Expertise





# 2014-2016 Actualisation du guide de conception des espaces publics métropolitains

pourquoi une actualisation du guide : d'où part-on? où va-t-on?



**POURQUOI?**



NOTA : Exemple d'association de certains outils pour créer différentes hypothèses de projet, non exhaustives

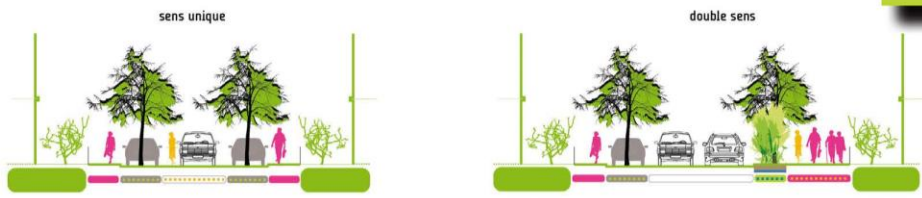
**FABRIQUE ESPACES PUBLICS**

**DESCRIPTIFS**

**REFERENCES "d'ici"**

**REFERENCES "d'ailleurs"**

**HYPOTHESE "circuler et stationner en zone 30, tissu d'habitat collectif dominant"**



Améliorer la lisibilité de l'espace public en réutilisant les largeurs importantes attribuées à l'automobile au profit d'un **espace plus partagé** entre les usagers.

- Le stationnement ou la noue permet de réduire l'espace dédié à l'automobile et de créer un espace tampon protégeant le piéton.
- Le marquage au sol et/ou des aménagements piétonniers (plateau traversant, saillies de trottoirs, etc.) permettent de réduire la vitesse automobile et de sécuriser les autres usagers.



Gradignan - rue Voltaire



Boulder, USA - 13th street



Le Plessis Robinson, France - F. Huguenin-Richard



Rockville, USA - Town Square - Vivre en Ville

**HYPOTHESE "circuler en zone 30 / square de quartier / ville-parc"**



Favoriser une **rue apaisée de quartier** bénéficiant des largeurs existantes pour introduire significativement de la végétation entre la voie et le trottoir.

2 modèles :

- le confort du piéton est amélioré en profitant de la largeur de la rue pour implanter une noue végétalisée d'un côté et du stationnement par poches régulièrement réparties sur la voie pour créer un système d'écluses ralentissant la vitesse automobile.
- l'organisation du stationnement d'un seul côté de la voie et entrecoupé d'espaces plantés ainsi qu'un marquage au sol efficace, notamment aux intersections, permet de pacifier l'espace public.



Bordeaux Métropole - xxx



Portland, USA - Vivre en Ville



Strasbourg, France - Rue de la Flachenbourg - Meinau - Strasbourg Eurométropole



Portland, USA - Traversée piétonne - City of Portland

**HYPOTHESE "circuler dans une voie interquartier"**



Profiter de la largeur existante pour aménager un **espace public structurant et connectant** différents quartiers et secteurs d'intensité. La largeur de la chaussée dédiée à l'automobile est réduite par l'organisation du stationnement et/ou l'implantation de noues, améliorant ainsi la fluidité et la rapidité des déplacements cyclables.

- La priorité est donnée aux cyclistes, notamment aux intersections, tout en augmentant le confort du piéton. La végétation et le mobilier urbain ludique ou de repos agrémentent les parcours cyclables et incitent à l'utilisation du vélo comme mode de déplacement.
- Le long des parcours, l'intégration du domaine public étendu (parvis d'équipements, de lieux de culte, etc.) à l'espace public circulé renforce le partage modal de la voie.



Bruges - Avenue de l'Europe



Vancouver, Canada - Whoopdeedoo - Greg Papove



Boulder, USA - Broadway/University - City of Boulder



Montréal, Canada - avenue Laurier - Vivre en Ville



20160428\_GCEP\_Comité des espaces publics



# le choix des matériaux : ambiance, identité du territoire & usages

des matériaux qui révèlent l'identité du patrimoine bâti de la métropole



Amboise



Bordeaux

des matériaux qui soulignent la vocation du lieu



Bordeaux



Bordeaux

des matériaux qui structurent un espace ouvert



Asnières



Montréal

des matériaux pour souligner une ambiance



Blanquefort

des matériaux adaptés aux usages



Lormont

des matériaux pour chaque mode



Bordeaux



Amsterdam

des matériaux adaptés à la fréquentation



Lormont



Mulhouse

des matériaux pour traiter des limites, des seuils



Bordeaux

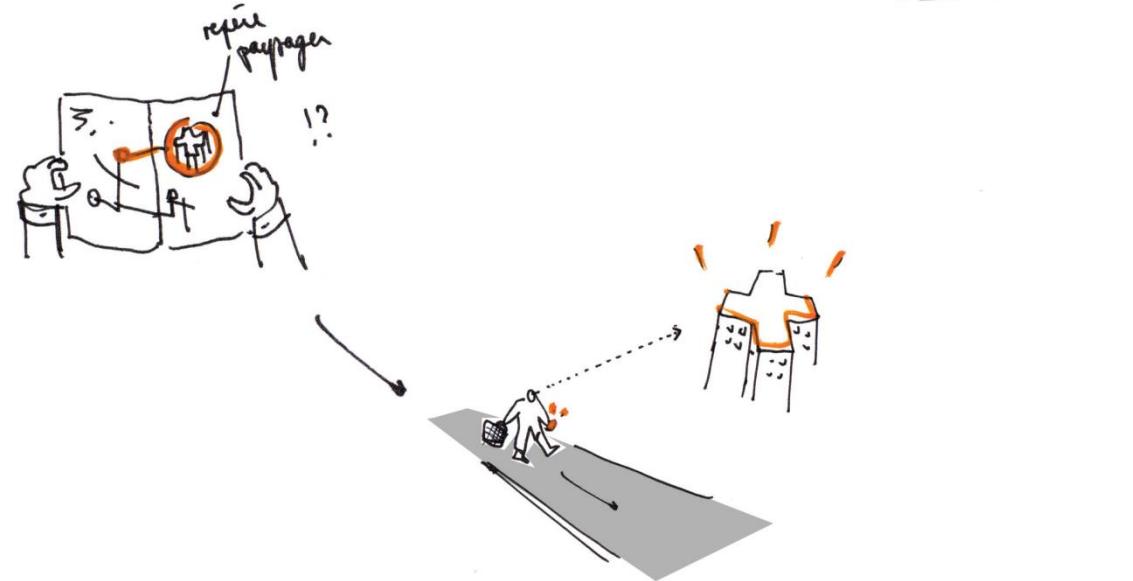
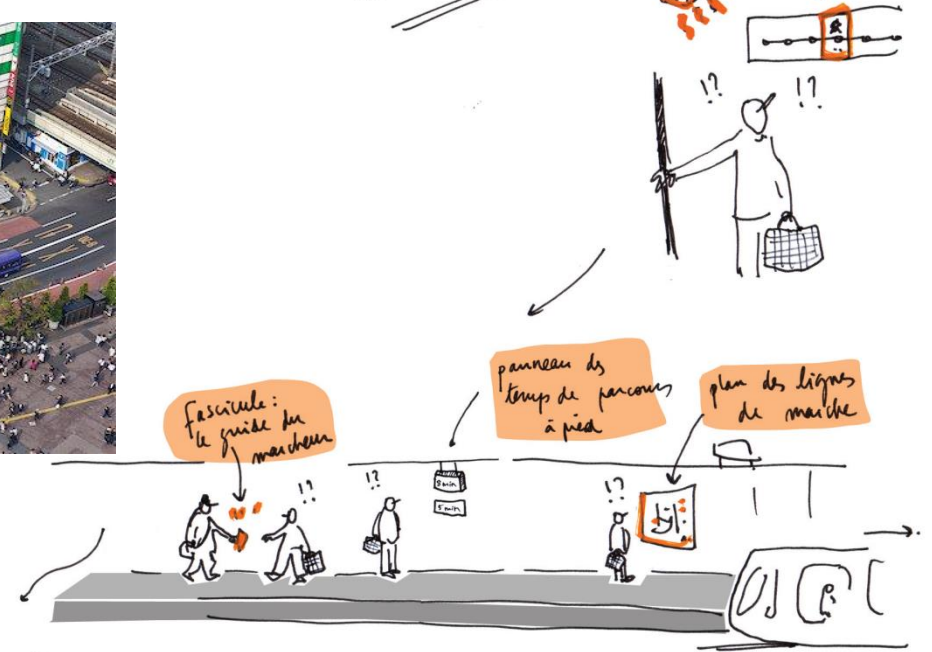


Carbon Blanc



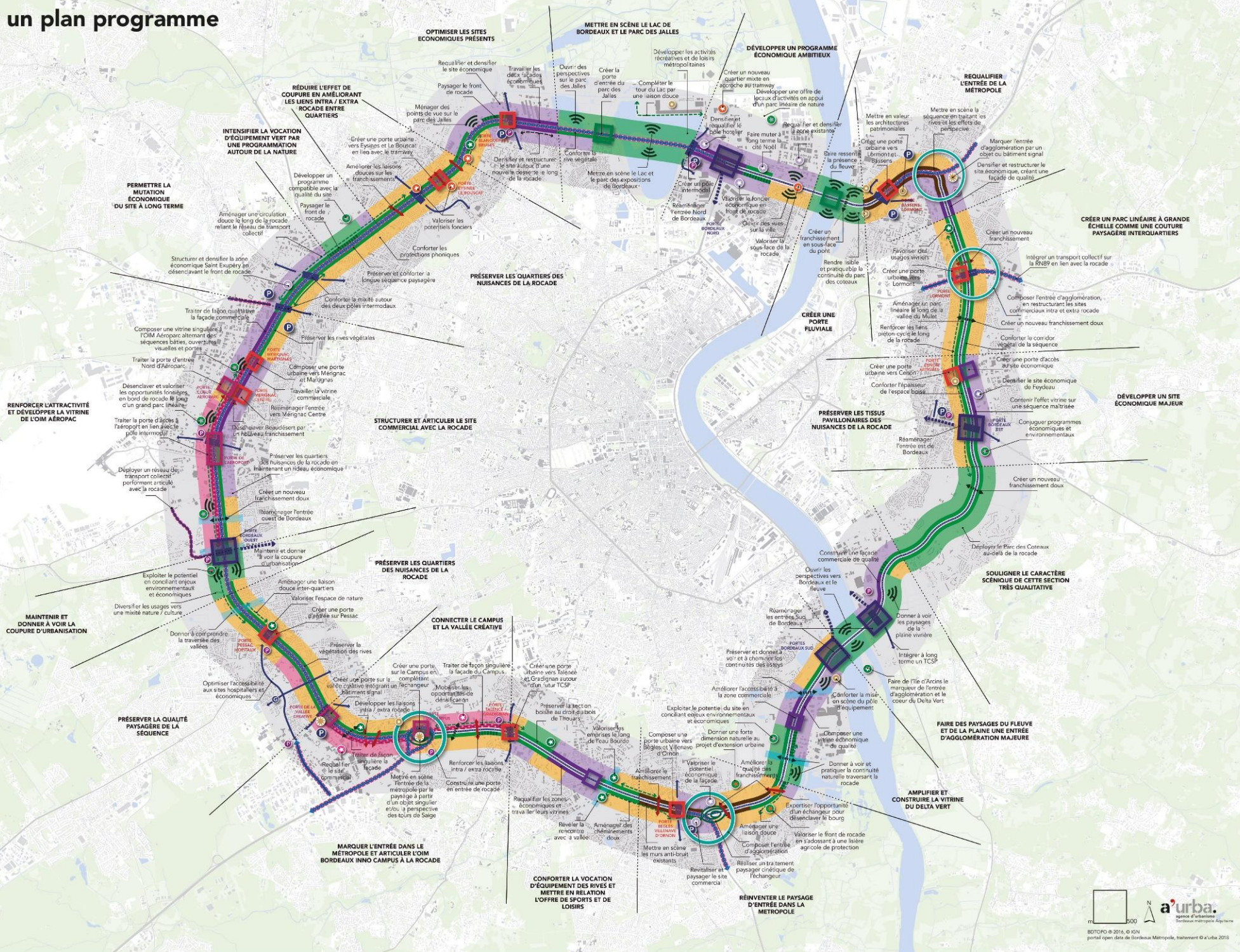
5

Mobilité  
piétonne  
universelle





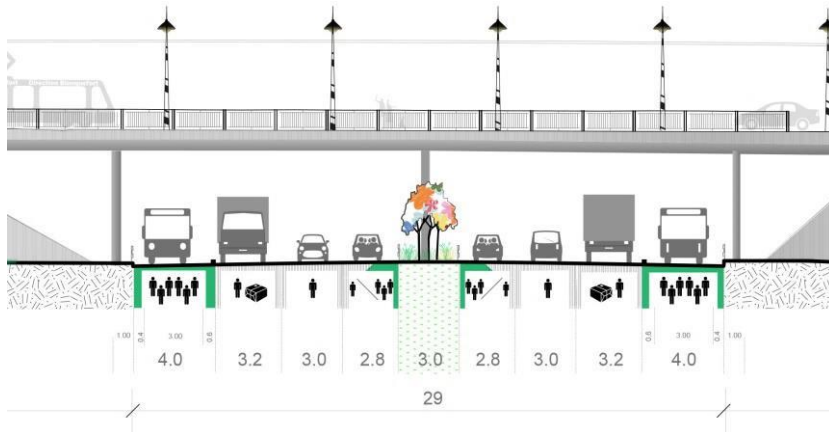
# Vers un plan programme





# Le tube : principes d'évolution

70  
Km/h

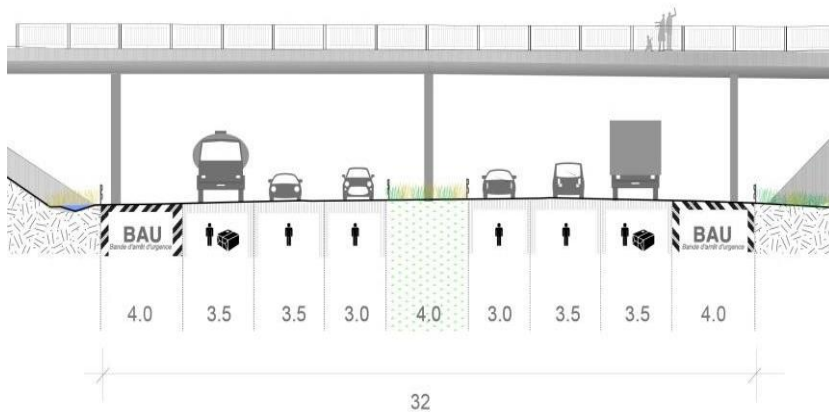


à partir de la section la plus contrainte sur la rocade (hors Pont d'Aquitaine):  
sous le pont ferroviaire du TTM/ échangeur 6

TEMPS 2 (A'urba)

2X3 voies (dont 1 voie réservée au covoiturage) + Bande d'Arrêt d'Urgence (Bus)

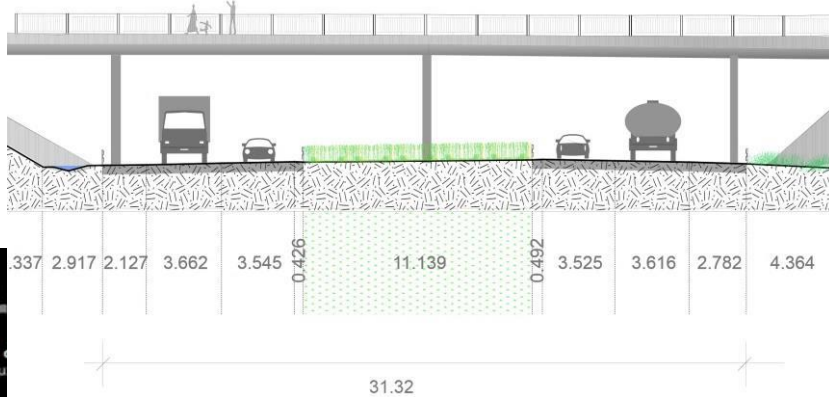
90  
Km/h



TEMPS 1 (mise à 2x3 voies Etat 2020 +)

2X3 voies + Bande d'Arrêt d'Urgence

110  
Km/h



TEMPS 0

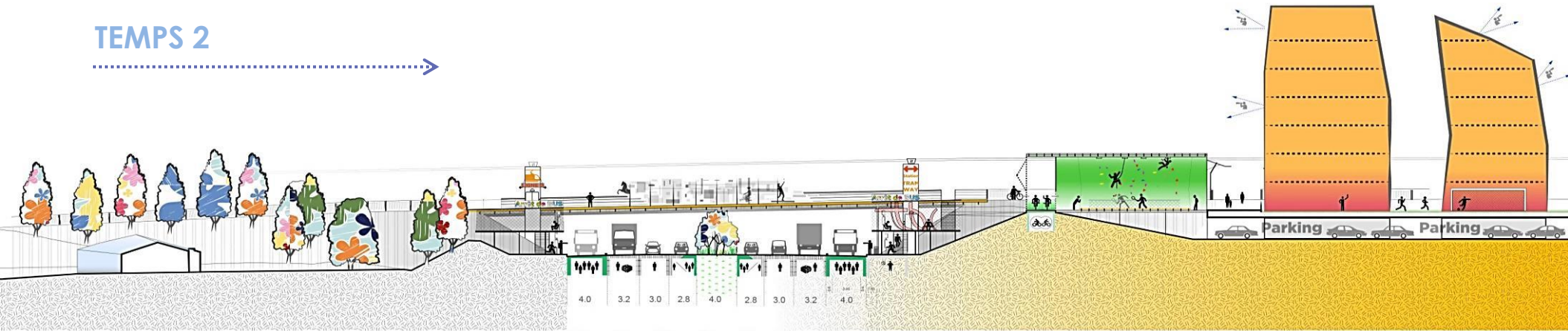
2X2 voies + Bande d'Arrêt d'Urgence

Changer de modèle de mobilité

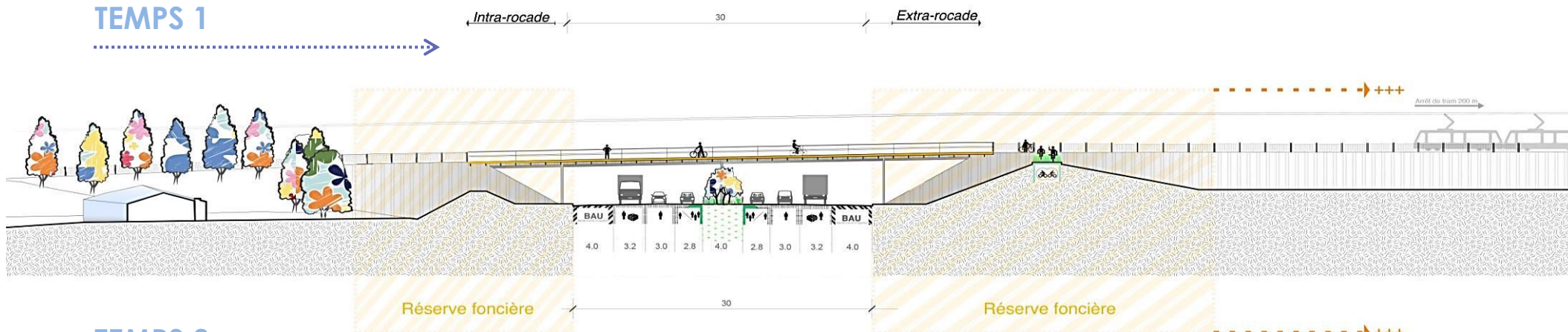


# Tube et franchissement

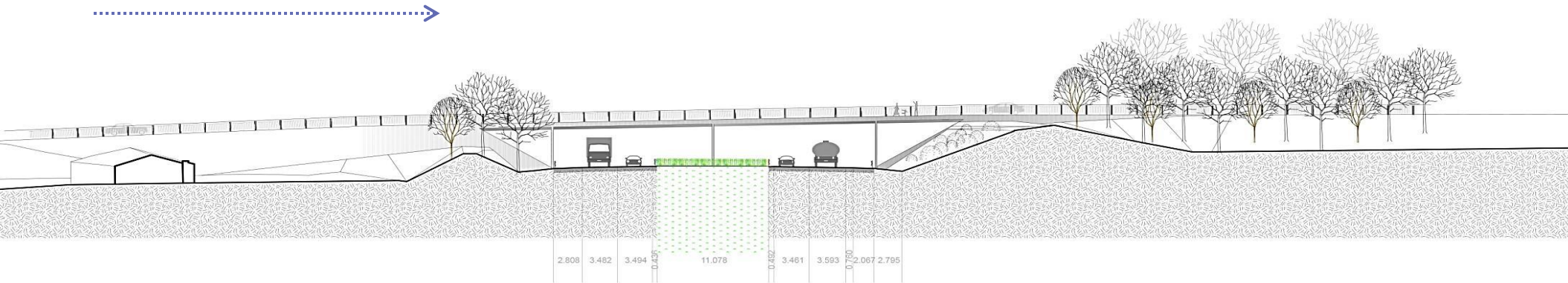
TEMPS 2



TEMPS 1



TEMPS 0





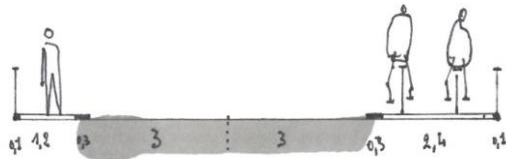
# Les franchissements

Echangeur 4a  
Bld J. Chaban Delmas

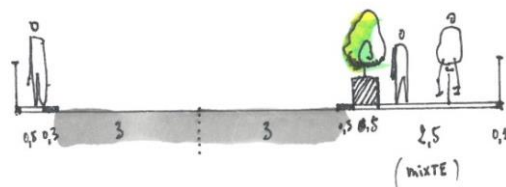
## TEMPS 0 État actuel



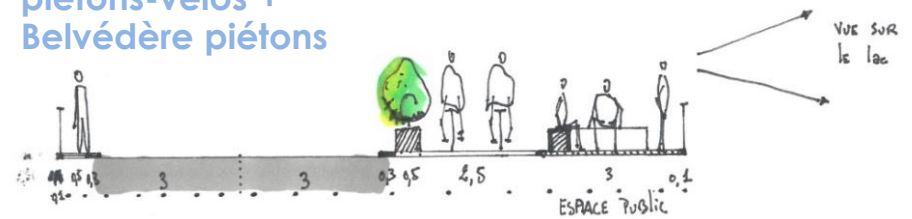
## TEMPS 1 État projeté / vélos



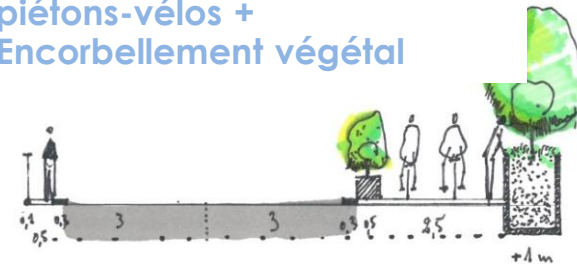
## TEMPS 1 État projeté / piétons-vélos



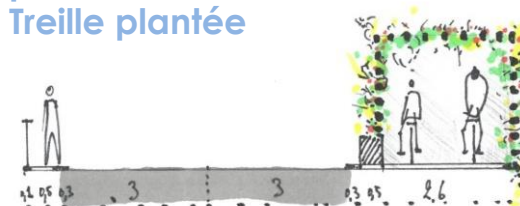
## TEMPS 2 piétons-vélos + Belvédère piétons



## TEMPS 2 piétons-vélos + Encorbellement végétal



## TEMPS 2 piétons-vélos + Treille plantée



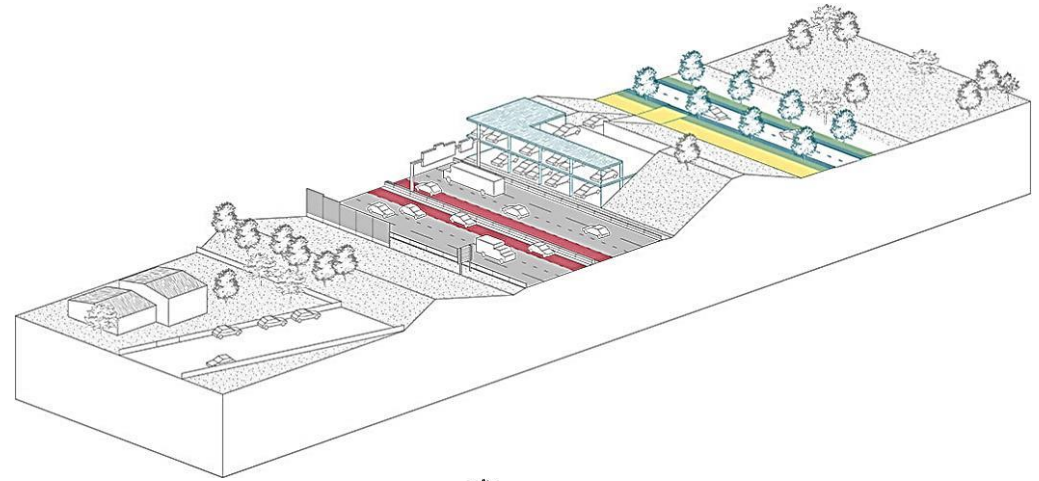


# Les rives : principes d'évolution



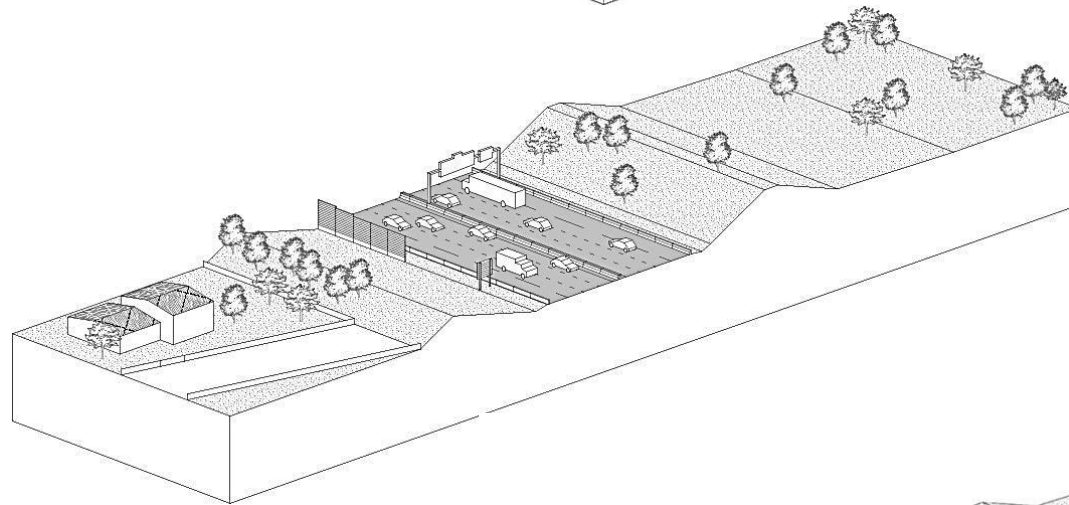
## TEMPS 2

Faire évoluer le tube et ses abords



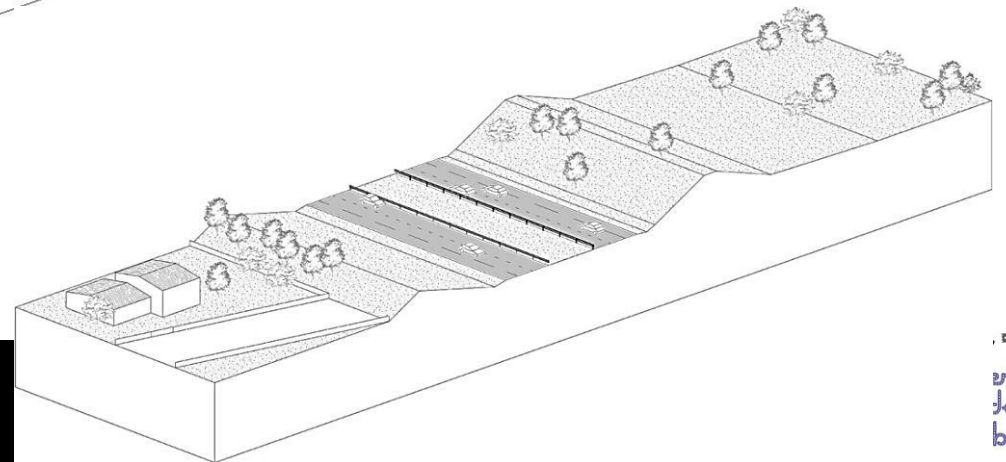
## TEMPS 1

En prévision



## TEMPS 0

État actuel

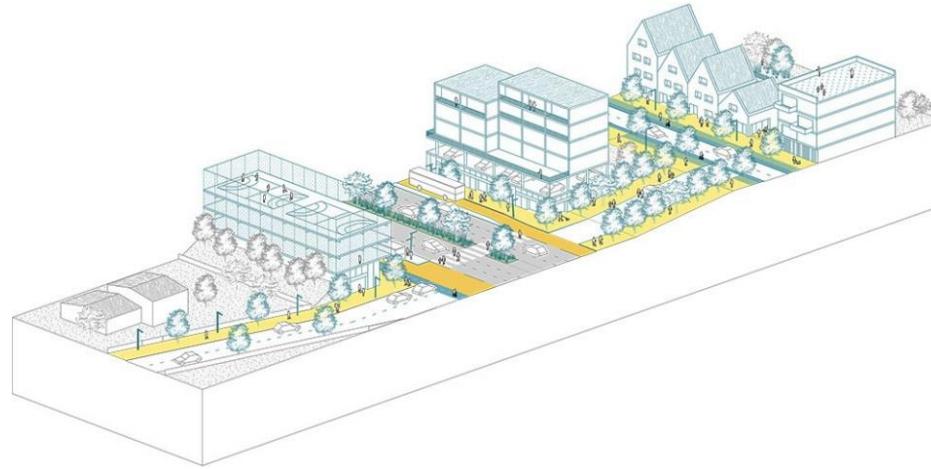




# Les rives : principes d'évolution

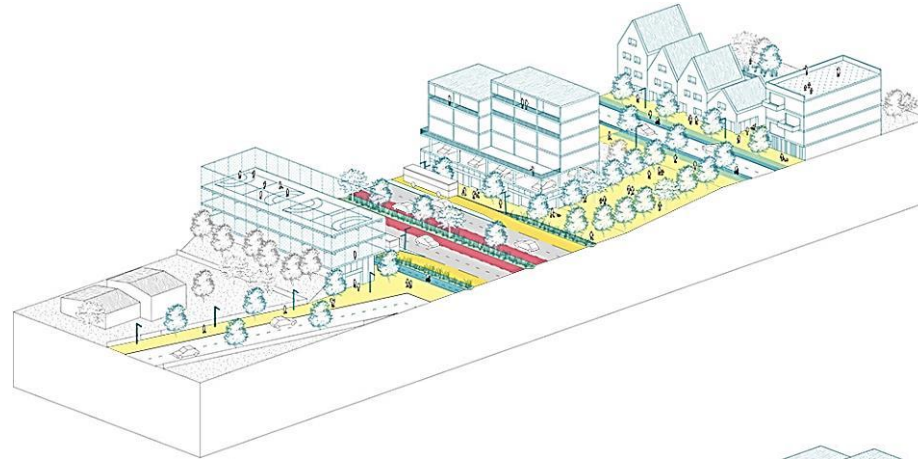
## TEMPS 5

La rocade s'intègre dans le tissu urbain et devient avenue métropolitaine



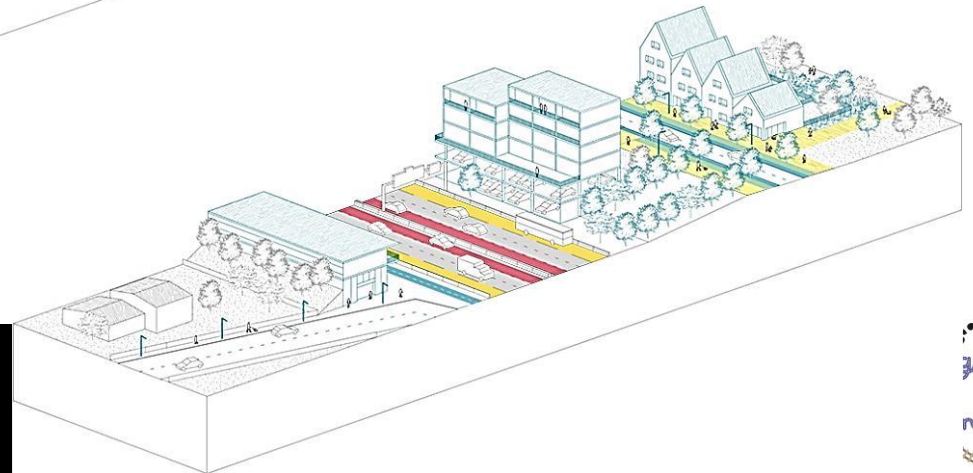
## TEMPS 4

Apaiser les abords de rocade et s'y adresser



## TEMPS 3

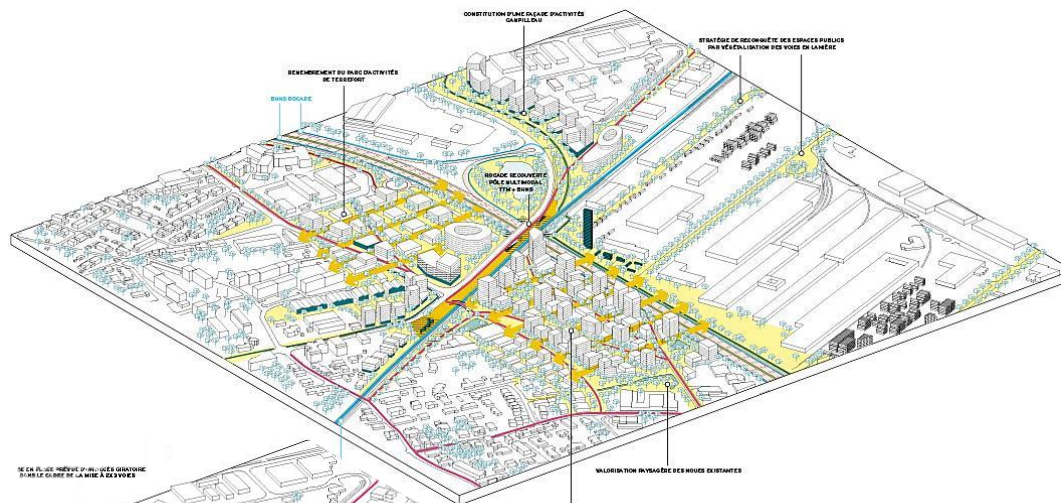
Réduire la vitesse pour travailler et vivre en front de rocade



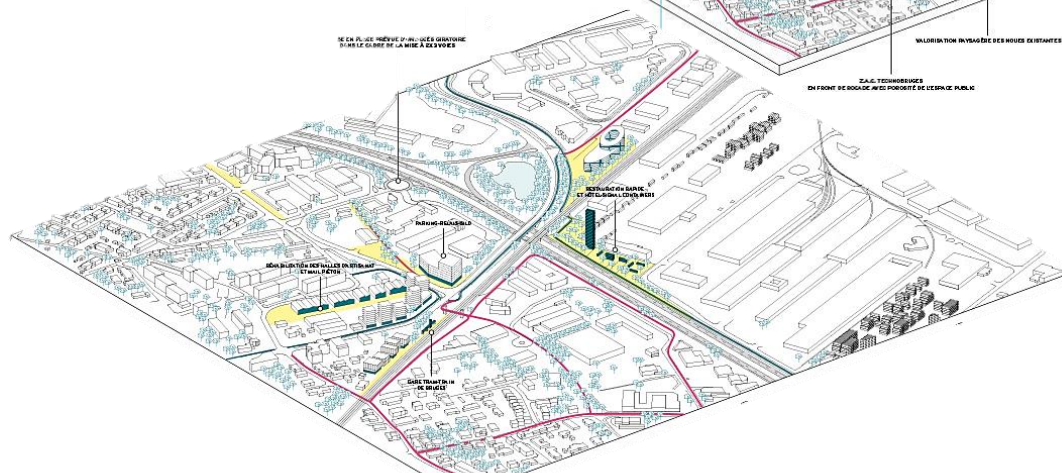


# Les rives

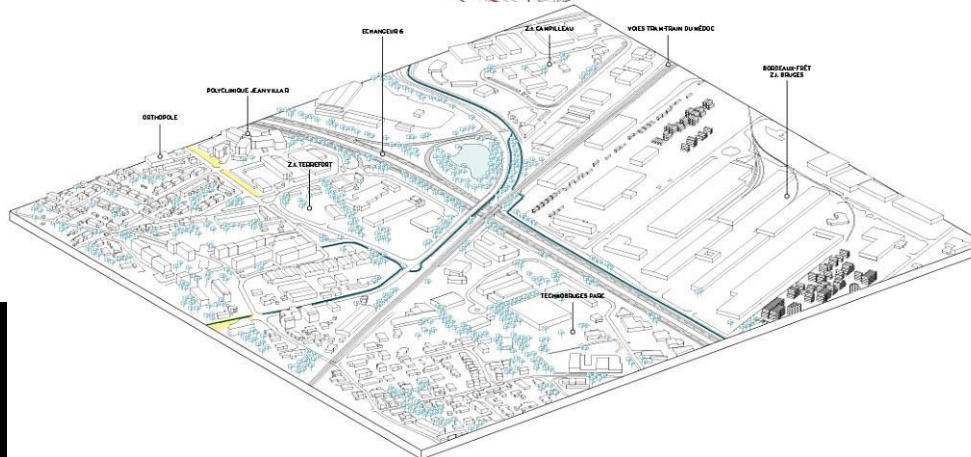
TEMPS 2



TEMPS 1

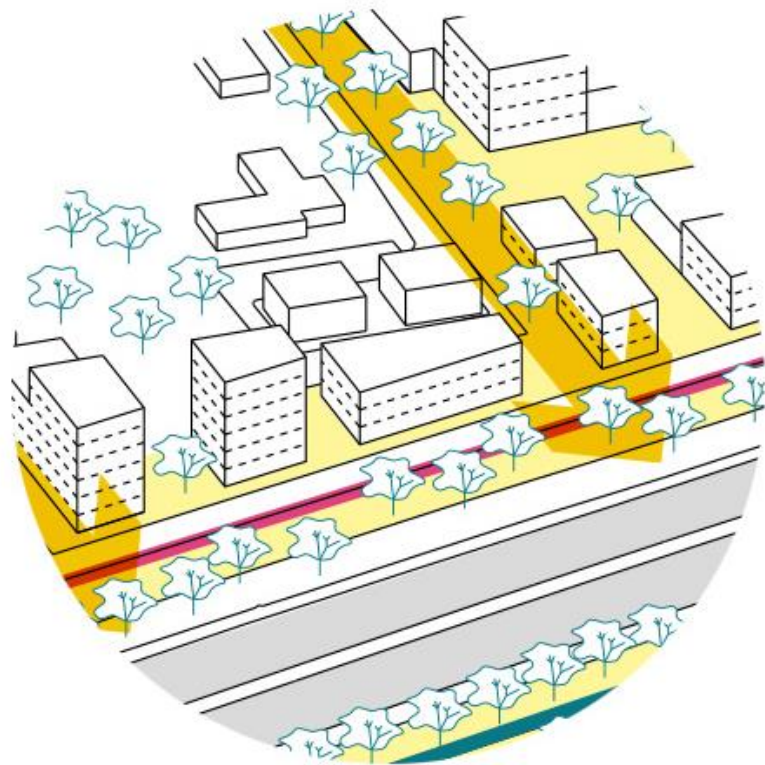


TEMPS 0

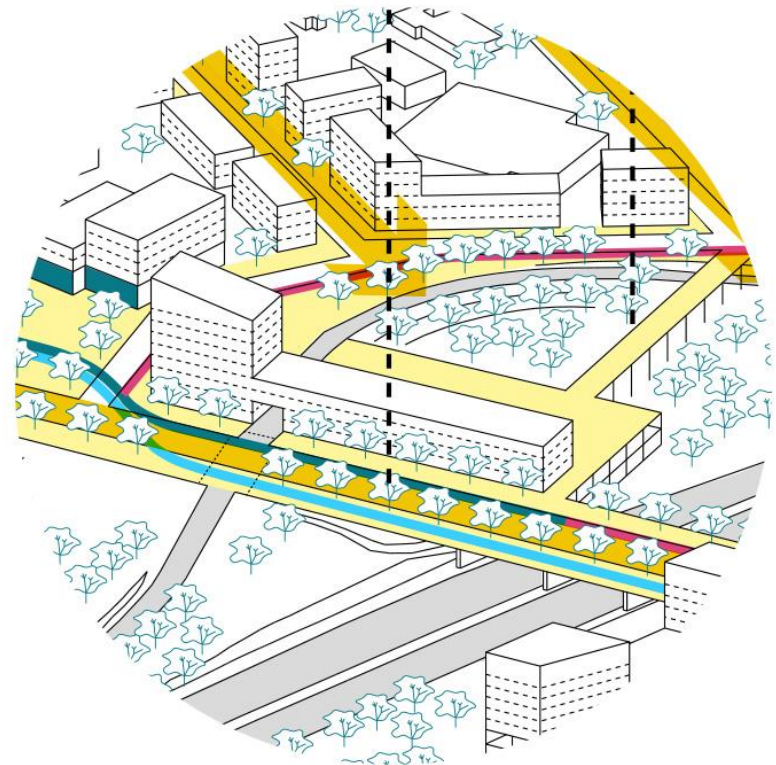




# Les rives :



TEMPS 1

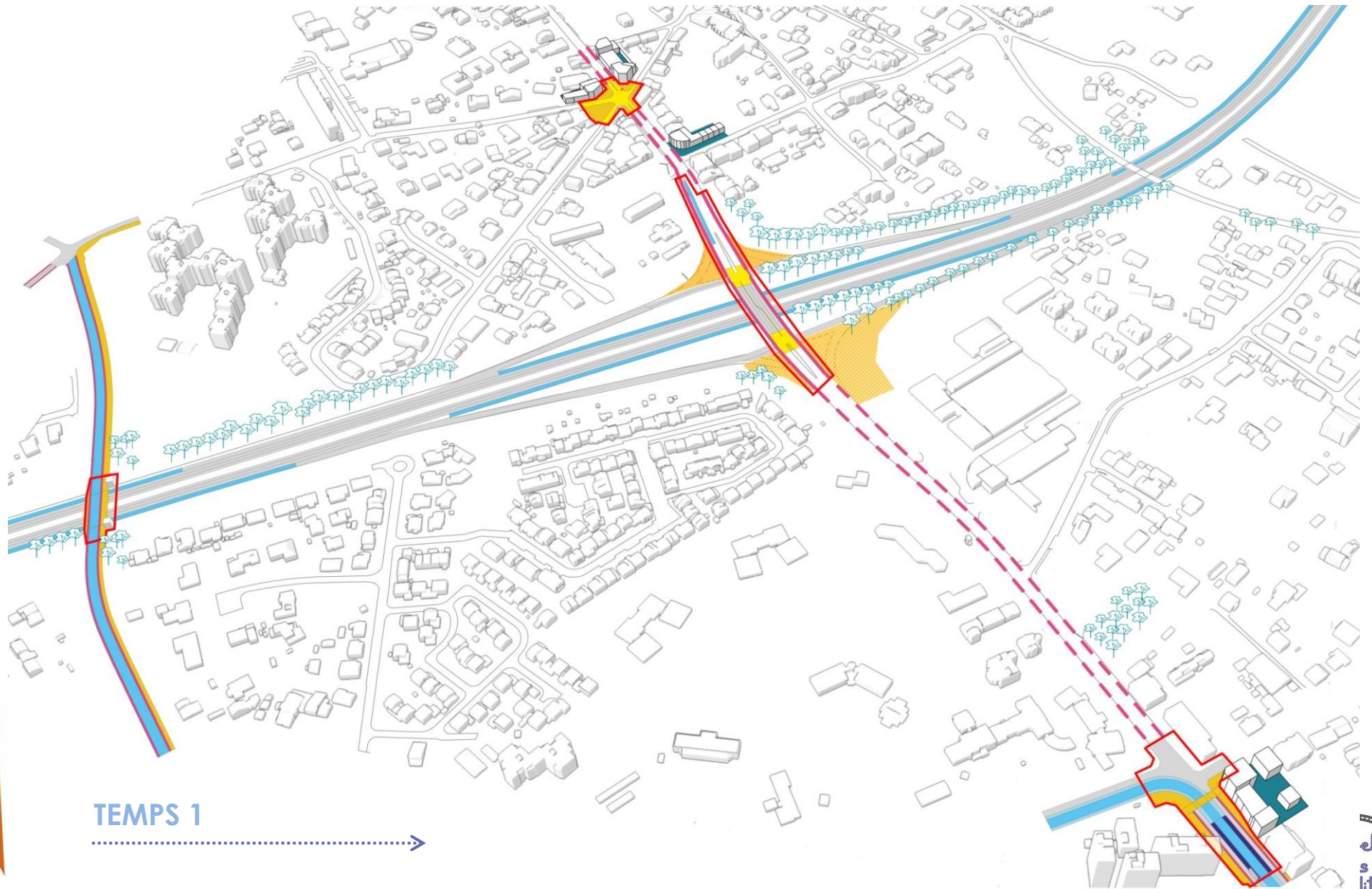


TEMPS 2





# Les portes urbaines

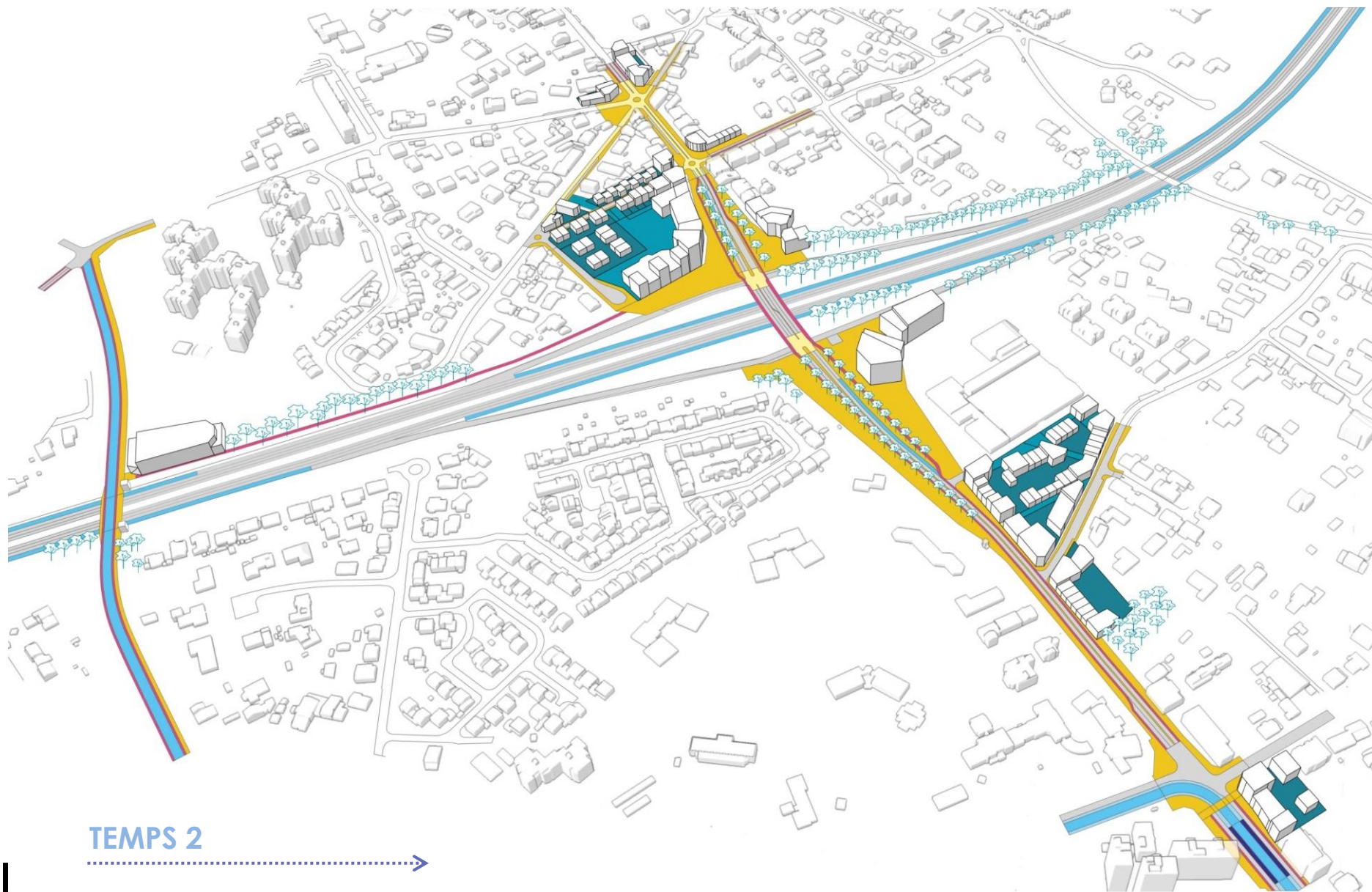


TEMPS 1





# Les portes urbaines



TEMPS 2





# Les portes urbaines

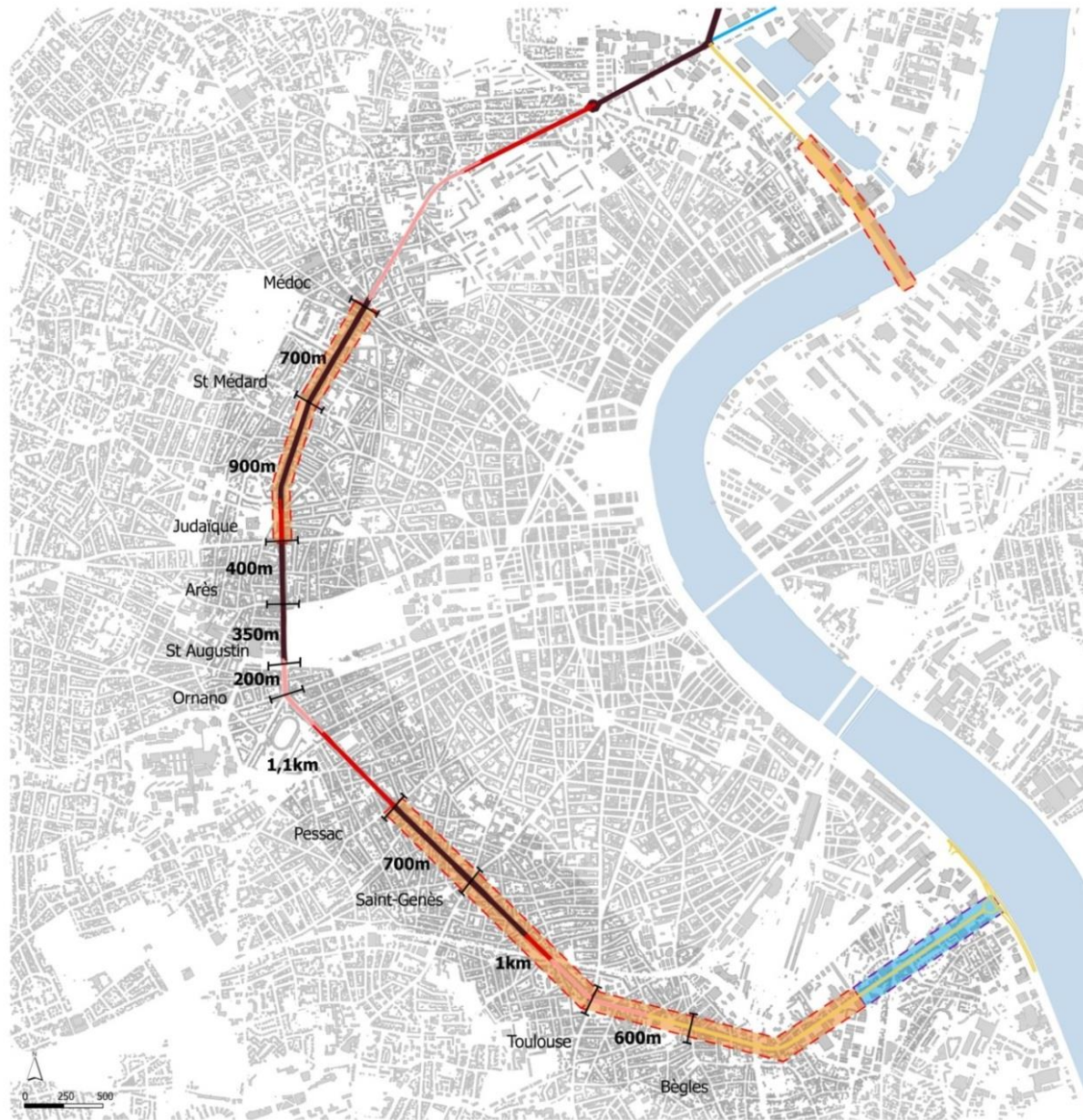


TEMPS 3



# Un axe de circulation métropolitain majeur :

20 % des véhicules bordelais y circulent tous les jours



## Nombre de voitures / jours/ sens de circulation

Moyenne par jours ouvrés

— [22000-19000[ voitures/jours/ sens

— [19000-16000[ voitures/jours/ sens

— [16000-13000[ voitures/jours/ sens

— [13000-10000[ voitures/jours/ sens

— [6000-10000[ voitures/jours/ sens

— [4000-6000[ voitures/jours/ sens

## Principales zones de congestion sur les boulevards

— matin et soir

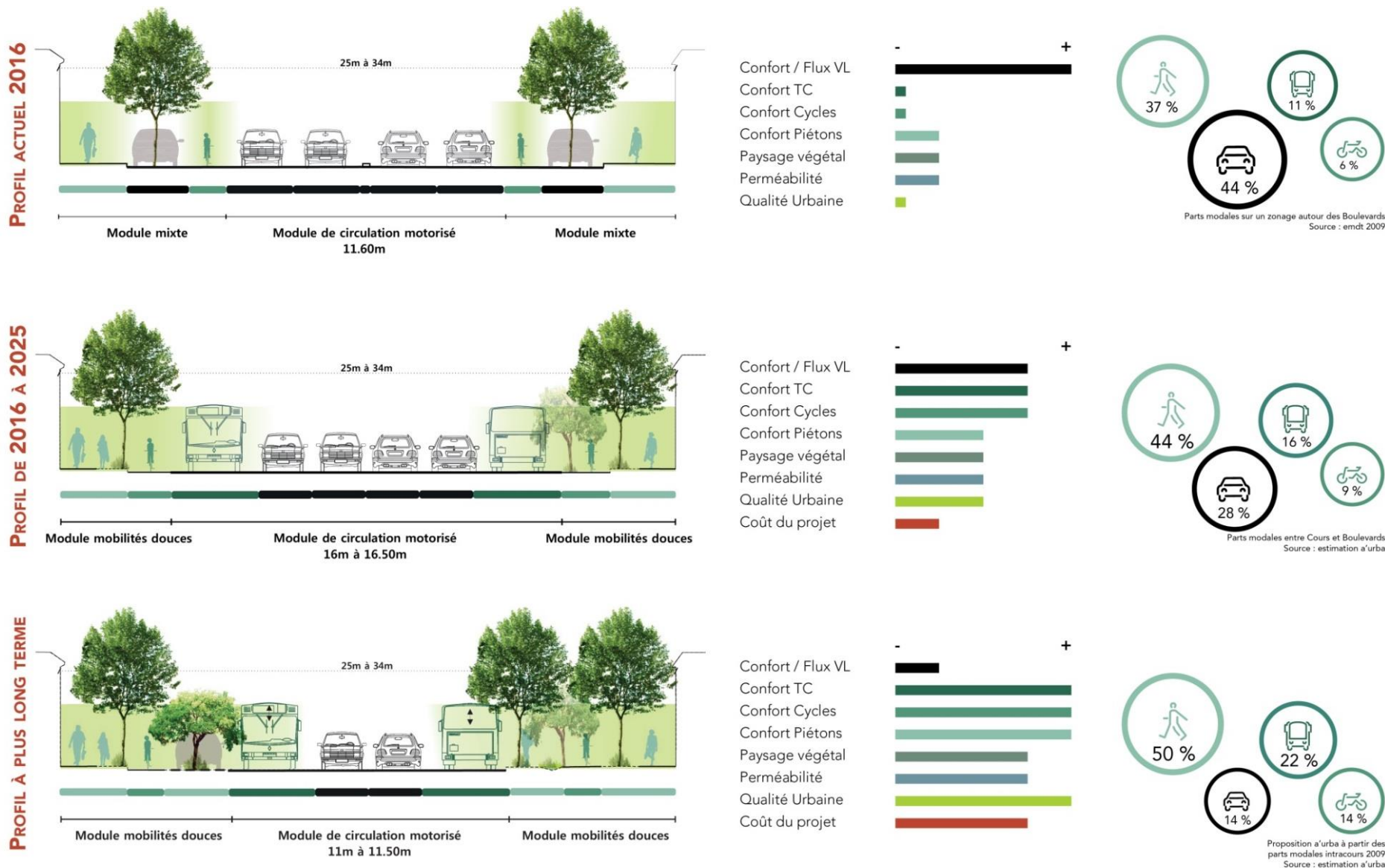
— soir

— Barrières



# Les quatre partis d'aménagement :

## 4 – Aménager progressivement, en phase l'évolution des parts modales



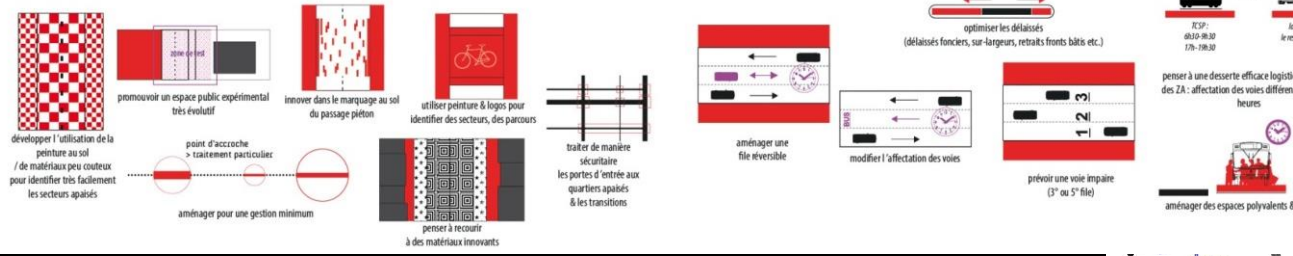


# UN MODE D'EMPLOI

## Aide à la conception : se référer à des marqueurs et des outils

### 10 marqueurs associés à une palette d'outils

- 1 | Un sol continu
- 2 | Des traversées ambitieuses pour les modes doux
- 3 | Une chaussée compacte et réinscrite dans son contexte
- 4 | Des sites propres (mais) réversibles à fluidité rapide
- 5 | Des dispositifs TC performants
- 6 | Des entrées de quartiers apaisés identifiables
- 7 | Des lieux de pause identitaires
- 8 | Une signalétique spécifique
- 9 | Des séquences paysagères structurantes
- 10 | Des formes de stationnement outils de régulation





# Changer le processus de planification : les GAM

## Références d'aménagement adaptées à chaque phases d'intervention

Actions réalisées à COURT TERME

Recalibrer la voie en assurant la continuité des parcours cyclables



Streets Alive - Fargo, USA

Aménager des lieux de repos à proximité des arrêts TC



Brooklyn, NYC, USA © Mike Lydon

Reconquérir les surlargeurs pour les transformer en espace public



Marshall Avenue & Monroe Avenue - Memphis, USA © John Paul Shaffer

Aménager de façon soft, ludique et expérimental les délaissés urbains



Plaza Limoilou - Québec, Canada - © Ville de Québec

Durée d'exploitation des aménagements réalisés à court terme plus ou moins durable selon la nature de l'intervention et l'intensité des usages pratiqués

Actions réalisées à MOYEN TERME

Aménager une bande médiane pour structurer l'espace urbain et contribuer à la réduction des vitesses



Schazzenburgstrasse - Köniz, Suisse - © Gemeinde Köniz

Faire évoluer les places de stationnement le temps d'une saison



Lectourne, France © Google 2015

Optimiser les surlargeurs de voirie pour améliorer le confort piéton et cycle



Chicago's Link Loop - Chicago, USA © Nate Roseberry

Proposer des aménagements identitaires à coûts réduits



Crosswalk - Curitiba, Mexique © Nate Roseberry

Durée d'exploitation des aménagements réalisés à moyen terme plus ou moins durable selon la nature de l'intervention et l'intensité des usages pratiqués

Actions réalisées à LONG TERME

Aménager des parcours piétons et cyclables qualitatifs à coûts réduits



Columbus Circle - Times Square, NY, USA © DOT NYC

Aménager en limitant les dispositifs techniques



Fountain Place - Poynton, Angleterre © Hamilton-Baillie associates

Proposer des aménagements avec des nivellements bas



Poynton road - Poynton, Angleterre © Hamilton-Baillie associates

Repenser les lieux d'intermodalité



Bahnhofplatz - Aix-la-Chapelle, Allemagne © HH+F Architekten

Durée d'exploitation des aménagements réalisés à long terme plus ou moins durable selon la nature de l'intervention et l'intensité des usages pratiqués



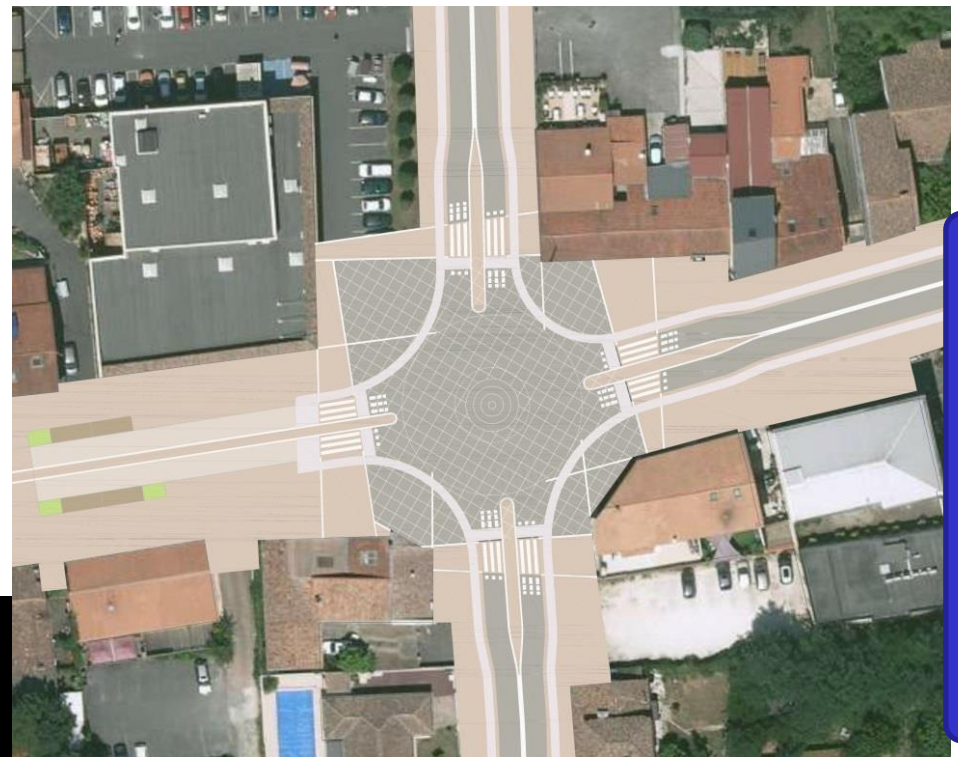
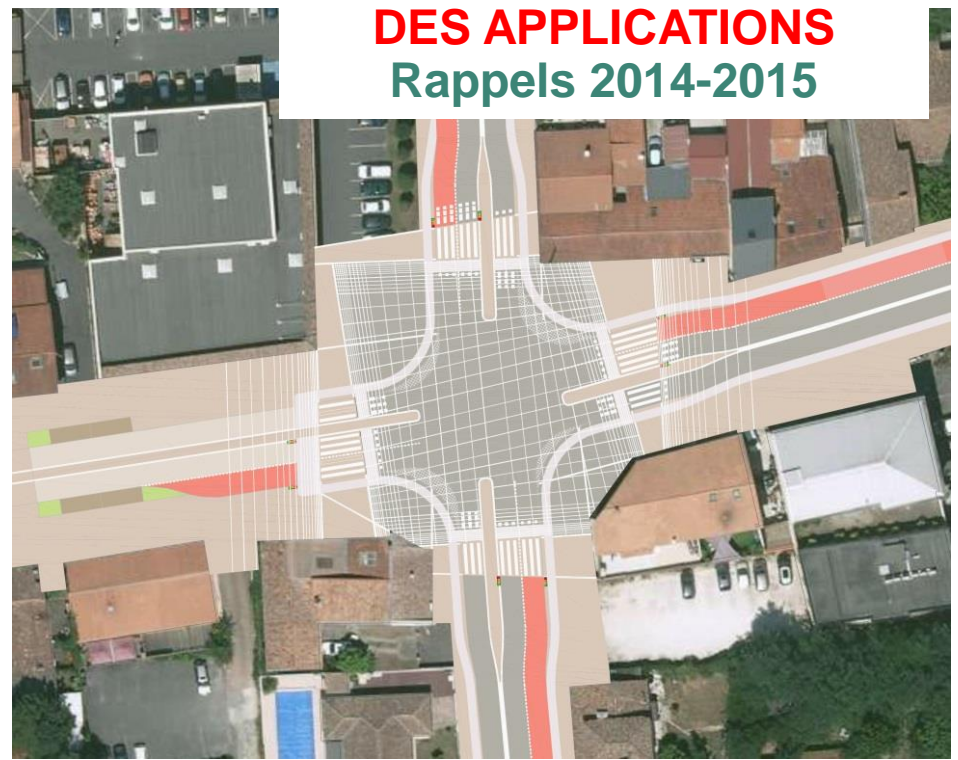
## 2 – Chemin-Long

### 2015 : Enquête de trafic (IRIS)

⇒ Giratoire compact envisageable

### Objectif :

- Optimiser la fluidité de l'intersection
- Redonner + de place aux piétons et aux commerces





















# Pavement to Plazas

- > Rééquilibrer le partage de l'espace entre usagers
- > Utilisation de matériaux et de mobiliers peu chers et modulables pour tester
- > Entre 2009 et 2014, NYC a créé 59 « places » et redistribué 16 hectares de voirie aux modes actifs avec des matériaux temporaires

